കേരള നിയമസഭാ നടപടികൾ

പത്താം കേരള നിയമസഭ

പതിനഞ്ചാം സമ്മേളനം

നിയമസഭ 1999 ഡിസംബർ മാസം 16-ാം തീയതി വ്യാഴാഴ്ച രാവിലെ 8.30-ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട സ്പീക്കർ ശ്രീ. എം. വിജയകുമാറിന്റെ അദ്ധ്യക്ഷതയിൽ നിയമസഭാഹാളിൽ യോഗം ചേർന്നു.

(I) ചോദ്യോത്തരങ്ങൾ

(ഈ സമ്മേളനകാലത്തിലേയ്ക്കു അനുവദിക്കപ്പെട്ട ചോദ്യങ്ങളുടെ പട്ടികയിലെ നമ്പർ ബ്രാക്കറ്റിൽ കാണിച്ചിരിക്കുന്നു.)

(1) വാങ്മൂലം നൽകിയ ഉത്തരങ്ങൾ

മി. സ്പീക്കർ : ഓർഡർ, ഓർഡർ..... ചോദ്യം 87.

1 (*87) റബ്ബറൈസ്ഡ് ടാറിംഗ്

ശ്രീ. ടി.കെ. നൗഷാദ് :
ശ്രീ. രാജു എബ്രഹാം :
ശ്രീ. എളമരം. കരീം :
ശ്രീ. പി. രാജു :
ശ്രീ. എൻ. അനിരുദ്ധൻ : താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് വിദ്യാഭ്യാസവും മരാമത്തും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) സംസ്ഥാനത്തെ ഹൈവേകളും മറ്റു പ്രധാന റോഡുകളും മികച്ച രീതിയിൽ പുതുക്കിപ്പണിയുന്നതിന് സർക്കാർ എന്തെങ്കിലും പദ്ധതിക്ക് രൂപം നൽകിയിട്ടുണ്ടോ; എങ്കിൽ വിശദാംശം വെളിപ്പെടുത്തുമോ;

(ബി) ഈ റോഡുകൾ പുതുക്കിപ്പണിയുന്നതിന് റബ്ബറൈസ്ഡ് ടാറിന്റെ ഉപയോഗം സംസ്ഥാനത്ത് പരീക്ഷിച്ചു നോക്കിയിട്ടുണ്ടോ; എത്ര കിലോ മീറ്റർ റോഡ് ഇപ്രകാരം ടാർ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്; എവിടെയെല്ലാം;

(സി) റബ്ബറൈസ്ഡ് റോഡുകൾ തകർച്ചയെ അതിജീവിക്കുന്നതായി തെളിഞ്ഞിട്ടുണ്ടോ; എങ്കിൽ വിശദാംശം വെളിപ്പെടുത്തുമോ;

(ഡി) റബ്ബറൈസ്ഡ് ടാറിന്റെ ഉപയോഗം സംസ്ഥാനത്ത് വ്യാപിപ്പിക്കേണ്ടതുണ്ടെന്നു കരുതുന്നുണ്ടോ; എങ്കിൽ ഇതിനായി എന്തൊക്കെ നടപടി സ്വീകരിച്ചുകഴിഞ്ഞെന്നും എന്നു മുതൽ ആരംഭിക്കുമെന്നും വ്യക്തമാക്കുമോ;

(ഇ) സംസ്ഥാനത്തെ മുഴുവൻ റോഡുകളും റബ്ബറൈസ് ചെയ്യുന്നതിന് ഉദ്ദേശമുണ്ടോ;

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

(എഫ്) റോഡ് റബ്ബറൈസ് ചെയ്യുന്നതിനാവശ്യമായ റബ്ബർബിറ്റുമിൻ ആവശ്യത്തിന് ലഭ്യമാണോ;

(ജി) റബ്ബറൈസ്ഡ് ബിറ്റുമിൻ വ്യാവസായികാടിസ്ഥാനത്തിൽ നിർമ്മിക്കുന്നതിന് എന്തെല്ലാം നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുവരുന്നുണ്ടെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ;

(എച്ച്) സംസ്ഥാനത്തെ പ്രധാന റോഡുകളും ഹൈവേകളും പുതുക്കിപ്പണിയുന്നതിന് ലോകബാങ്കിന്റെ സഹായം നേടിയിട്ടുണ്ടോ; എങ്കിൽ വിശദാംശം വെളിപ്പെടുത്തുമോ;

(ഐ) സംസ്ഥാനത്ത് ഇതിനകം എത്ര കിലോമീറ്റർ റോഡുകൾ പുതുക്കിപ്പണിതെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ?

വിദ്യാഭ്യാസവും മരാമത്തും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ്) : സർ,

(എ)&(എച്ച്) 1996-ാം ആണ്ടിൽ 9000 കി.മീ. ദൈർഘ്യം വരുന്ന രാജപാതകളുടെയും മേജർ ജില്ലാ റോഡുകളുടെയും വികസനത്തിനുവേണ്ടിയുള്ള സാദ്ധ്യതാ പഠനം നടത്തിയതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ തെരഞ്ഞെടുക്കപ്പെട്ട 2810 കിലോ മീറ്ററിൽ അടിയന്തിരമായി വികസനം ആവശ്യമായ 1000 കിലോമീറ്റർ റോഡിന്റെ വിശദമായ പ്രോജക്ട് റിപ്പോർട്ടുകളും ഡിസൈനുകളും ലോകബാങ്കു സഹായത്തിനായി തയ്യാറാക്കിവരുന്നു.

(ബി) റബ്ബർപാൽ നേരിട്ട് ടാറുമായി കലർത്തി ഉണ്ടാക്കുന്ന റബ്ബറൈസ്ഡ് ടാർ ഉപയോഗിച്ചുള്ള റോഡു നിർമ്മാണം ചെറിയ രീതിയിൽ പല വർഷങ്ങളിൽ പരീക്ഷിച്ചിട്ടുണ്ട്. അടുത്തകാലത്ത് കോട്ടയം-കുമിളി റോഡിൽ 5 കിലോമീറ്റർ ദൂരം ഇപ്രകാരം റബ്ബറൈസ് ചെയ്തിട്ടുണ്ട്.

(സി)-(ജി) റബ്ബറൈസ് ചെയ്യുന്നതുകൊണ്ട് റോഡിന്റെ ആയുസ്സ് (സർവീസ് പിരീഡ്) ഇരട്ടികണ്ട് വർദ്ധിക്കുമെന്ന് പരീക്ഷണങ്ങൾ തെളിയിച്ചിട്ടുണ്ട്. റബ്ബർ കലർത്തിയ ടാർ റിഫൈനറിയിൽ തന്നെ ഉൽപ്പാദിപ്പിച്ചു കൂടുതൽ നീളം റോഡുകൾ റബ്ബറൈസ് ചെയ്യാൻ സാധിക്കും.

റബ്ബറൈസ്ഡ് ബിറ്റുമിൻ നിർമ്മിക്കുന്നതിന് കൊച്ചിൻ റിഫൈനറിയോട് ആവശ്യപ്പെടുകയും അവർ അതിനുള്ള യന്ത്രസാമഗ്രികൾ സ്ഥാപിച്ച് ആദ്യം പരീക്ഷണാടിസ്ഥാനത്തിലും പിന്നീട് വാണിജ്യാടിസ്ഥാനത്തിലും ഉൽപ്പാദനം ആരംഭിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. പ്രതിവർഷം 15000 ടൺ വരെ ഉൽപ്പാദിപ്പിക്കാൻ കഴിയും. റബ്ബറൈസ്ഡ് ടാർ സംസ്ഥാന റോഡുകളിൽ ഉപയോഗപ്പെടുത്തുന്നതിന് ഉദ്ദേശിക്കുന്നു.

(ഐ) സംസ്ഥാനത്തെ 2100 കിലോമീറ്റർ റോഡുകൾ പുതുക്കിപ്പണിതിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. ടി.കെ. നൗഷാദ് : സർ, കേരളത്തിലെ കാലാവസ്ഥയുടെ പ്രത്യേകതകൊണ്ട് നമ്മുടെ റോഡുകൾ പെട്ടെന്ന് നശിക്കുന്ന സ്ഥിതിയാണ് ഉള്ളത്. എന്തായാലും റബ്ബറൈസ്ഡ് ടാർ ഉപയോഗിച്ചാൽ റോഡിന്റെ ആയുസ് വർദ്ധിക്കുമെന്നാണ് ഇപ്പോൾ പരീക്ഷണങ്ങളിലൂടെ തെളിയിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ളത്. അതുകൊണ്ട് കേരളത്തിലെ എല്ലാ റോഡുകളും എന്തുകൊണ്ട് റബ്ബറൈസ്ഡ് ചെയ്തുകൂടാ? സർക്കാർ ഈ രീതിയിലുള്ള കാര്യം ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടോ, ഉണ്ടെങ്കിൽ എന്തൊക്കെ നടപടികളാണ് കേരളത്തിന്റെ മുഴുവൻ റോഡുകളും റബ്ബറൈസ് ചെയ്യാൻ സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : സർ, റോഡ് റബ്ബറൈസ് ചെയ്താൽ റോഡിന്റെ ആയുസ് ഇരട്ടി വർദ്ധിക്കും, ചെലവ് ഇരുപത് ശതമാനം മാത്രമേ അധികമാകുന്നുള്ളൂ എന്നതുകൊണ്ട് ഇതു കുറച്ചുകൂടി വ്യാപകമാക്കണമെന്നുള്ള തീരുമാനം എടുത്തിട്ടുണ്ട്. പക്ഷെ അതിനുള്ള തടസ്സം ഉണ്ടായിരുന്നത്, ഇത് ആയിരത്തി തൊള്ളായിരത്തി എഴുപതുകളിൽ തുടങ്ങിയതാണ്, ഒരു ക്രൂഡ് മെത്തേഡ് ആണ് ഇതിനു ഉപയോഗിച്ചിരുന്നത്, അതായത് അധികം ദൂരം റബ്ബറൈസ് ചെയ്യാൻ കഴിയുകയില്ല. ഉരുകുന്ന ടാറിലേയ്ക്ക് കുറേശ്ശെ ഫ്ലാറ്റ്സ് ഒഴിച്ചുകൊടുക്കുന്നു പിന്നെ അതിനെ ഇളക്കുന്നു. അങ്ങനെ ചെയ്താൽ നമുക്ക് അധികം ദൂരം ചെയ്യാൻ കഴിയുകയില്ല. അതു കൊണ്ട് കഴിഞ്ഞതിന്റെ മുമ്പിലത്തെ വർഷം കോട്ടയത്തു വച്ച് നടന്ന ഒരു സെമിനാറിൽ ഞാൻ കൊച്ചിൻ റിഫൈനറിയോട് ആവശ്യപ്പെട്ടു. നിങ്ങൾ ഇത് റിഫൈനറിയിൽ തന്നെ മിക്സ് ചെയ്തുതരണം അപ്പോൾ ഇതിന്റെ പ്രൊപ്പോഷൻ കറക്ടായിരിക്കും അതിനുള്ള ഒരു നടപടി കൈക്കൊള്ളണമെന്ന്. പിന്നീട് കൊച്ചിയിൽ ദീപിക പത്രം സംഘടിപ്പിച്ച സെമിനാറിലും ഈ ആവശ്യം അന്നത്തെ കൊച്ചിൻ റിഫൈനറിയുടെ സി.എം.ഡി.യോട് ഞാൻ ഉന്നയിക്കുകയുണ്ടായി. അദ്ദേഹം ഈ പ്രശ്നം തീർച്ചയായിട്ടും ഏറ്റെടുക്കാമെന്നു പറഞ്ഞു. പക്ഷെ ഓയിൽ റിഫൈനറി ആയതുകൊണ്ട് നിങ്ങൾക്ക് അറിയാം അത് ഡൽഹിയിൽ തീരുമാനം എടുക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. ഏതായാലും പ്രോജക്ട് ഒക്കെ കൊടുത്തു. സി.എം.ഡി. കുമാർ അതിന് മുൻകൈയെടുത്ത് ആവശ്യമായ മെഷീനറിയൊക്കെ സെറ്റ്അപ് ചെയ്ത് പരീക്ഷണാടിസ്ഥാനത്തിൽ ആദ്യം ചെയ്തു. വാണിജ്യാടിസ്ഥാനത്തിൽ തുടങ്ങുന്നതിനായി സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റുമായിട്ട് നെഗോഷിയേറ്റു ചെയ്തു. ആദ്യപടിയായി ഒരു വർഷം പതിനയ്യായിരം ടൺ ഉൽപ്പാദിപ്പിക്കാമെന്നും അത്രയും ടാർ സംസ്ഥാനഗവൺമെന്റ് വാങ്ങാമെന്നും അവർക്ക് ഉറപ്പുകൊടുത്തു. ആ പതിനയ്യായിരം ടണ്ണിന്റെ ഉൽപ്പാദനമാണ് ഇപ്പോൾ നടക്കുന്നത്. പിന്നെ ഒരു വർഷം പതിനയ്യായിരം ടൺ മതിയാകുമോ എന്ന ചോദ്യമാണ് ശ്രീ. നൗഷാദ് ഇവിടെ ഉന്നയിച്ചിരിക്കുന്നത്. കേരളത്തിലെ പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി റോഡുകൾക്ക് അമ്പതിനായിരം മുതൽ അറുപതിനായിരം വരെ ആവശ്യമുണ്ട്. തദ്ദേശസ്വയം ഭരണസ്ഥാപനങ്ങളുടെ റോഡുകൾക്ക് ഏതാണ്ട് അത്രയും തന്നെ ടാർ ആവശ്യമുണ്ട്. അപ്പോൾ ഒരു ലക്ഷം ടൺ ടാർ നമ്മുടെ ഈ സംസ്ഥാനത്ത് ആവശ്യമുണ്ട്. ഇത്രയും റബ്ബറൈസ്ഡ് ചെയ്താൽ തീർച്ചയായും വലിയ ലാഭമായിരിക്കും. ഒരു ആറേഴു കൊല്ലത്തേയ്ക്ക് റോഡ് പൊട്ടിപ്പൊളിയുകയില്ല, കാരണം കാലാവസ്ഥയിലുള്ള വ്യതിയാനങ്ങൾ ഈ റബ്ബറൈസ്ഡ് റോഡിനെ ബാധിക്കുകയില്ല. അതുപോലെ റോഡിൽ വിള്ളൽ ഉണ്ടായി വെള്ളം ഇറങ്ങാനുള്ള സാധ്യതയും കുറയും, റോഡിന്റെ ഗ്രിപ്പ് വർദ്ധിക്കും, അതിന്റെ സ്കിഡ്ഡിംഗ് കുറയും ഇത്രയും മഴക്കാലമുള്ള കേരളത്തിൽ റോഡിന്റെ സുരക്ഷിതത്വം കൂടുകയാണ്. പല രാജ്യങ്ങളിലും ഇത് പരീക്ഷണം നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് നമുക്ക് റിഫൈനറിയോട് കൂടുതൽ ആവശ്യപ്പെടാം. റിഫൈനറി അവരുടെ കപ്പാസിറ്റി വർദ്ധിപ്പിച്ചുതരികയാണെങ്കിൽ പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. റോഡിന്റെ കാര്യത്തെപ്പറ്റി പറയാൻ കഴിയും. ദീർഘകാലാടിസ്ഥാനത്തിൽ ഉണ്ടാക്കുമ്പോൾ ചെലവ് കുറയുകയാണ്. ഇരുപത്തിയഞ്ചു ശതമാനം ഇപ്പോൾ കോസ്റ്റ് വർദ്ധിച്ചാൽ തന്നെയും ഇരട്ടി സമയം വരുന്നു എന്നുള്ളതുകൊണ്ട് കൂടുതൽ റോഡുകൾ റബ്ബറൈസ് ചെയ്യണമെന്നതു തന്നെയാണ് ഗവൺമെന്റിന്റെ തീരുമാനം.

1018/2010.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. ടി.കെ. നൗഷാദ് : സാർ ഈ പരീക്ഷണം കേരളത്തിന്റെ ഏതെങ്കിലും ഒരു ഭാഗത്തു നിന്നാണ് ആരംഭിക്കേണ്ടത്. അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ പാലക്കാട് ജില്ലയിലുള്ള മുഴുവൻ റോഡുകളും റബ്ബറൈസ് ചെയ്തുകൊണ്ട് തുടങ്ങുന്നതല്ലേ നല്ലത്. അതിനുള്ള തീരുമാനം എടുക്കാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : റോഡുകൾക്ക് അറ്റമില്ല ഇങ്ങനെ നീണ്ടുപോകുകയാണ്. കേരളത്തിലെ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ എല്ലാ ഡിവിഷനുകളും പാലക്കാട് ഉൾപ്പെടെ എല്ലാ ഡിവിഷനുകളും റബ്ബറൈസ് ചെയ്യണമെന്നുള്ളതു തന്നെയാണ് ഗവൺമെന്റിന്റെ തീരുമാനം.

ശ്രീ. രാജു എബ്രഹാം : സർ, കേരളത്തിലെ റബ്ബറിന്റെ വിലയിടിവ് തടയാനുള്ള ഈ സംരംഭം മഹനീയമാണ്. മറ്റു സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ ഈ റബ്ബറൈസ്ഡ് ബിറ്റുമിൻ വ്യാപിപ്പിക്കാനും വ്യാപാരാടിസ്ഥാനത്തിൽ അത് നൽകുവാനും എന്തൊക്കെ നടപടികളാണ് ഇതിനോടകം സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്?

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : സർ, തെക്കേ ഇൻഡ്യയിലെ പൊതുമരാമത്ത് മന്ത്രിയുടെ ഒരു യോഗം വിളിച്ചിരുന്നു. പക്ഷെ ഒന്നു രണ്ടു മന്ത്രിമാർ അതിൽ പങ്കെടുക്കാൻ ബുദ്ധിമുട്ട് പ്രകടിപ്പിച്ചതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ മന്ത്രിമാരുടെ യോഗം മാറ്റിവച്ചിട്ട് ഔദ്യോഗിക തലത്തിലുള്ള ഒരു മീറ്റിംഗ് കഴിഞ്ഞ ദിവസം റബ്ബർ ബോർഡിൽ വച്ച് കൂടുകയുണ്ടായി. അപ്പോൾ തമിഴ്നാട്, പോണ്ടിച്ചേരി എന്നീ സ്റ്റേറ്റുകൾ മുന്നോട്ടു വന്നു. പോണ്ടിച്ചേരിക്കാർ പറഞ്ഞത് ഞങ്ങളുടെ റോഡുകൾ മുഴുവൻ റബ്ബറൈസ് ചെയ്യാൻ ഞങ്ങൾ തയ്യാറാണ് ബിറ്റുമിൻ കിട്ടണമെന്ന്. തമിഴ്നാട്ടിലെ പ്രതിനിധികൾ പറഞ്ഞു, തെക്കൻ ജില്ലകളിൽ കന്യാകുമാരി, തിരുനെൽവേലി, മധുര തുടങ്ങിയ ഭാഗങ്ങളിൽ കൊച്ചിൻ റിഫൈനറിയിൽ നിന്ന് റബ്ബർബിറ്റുമിൻ എടുക്കാൻ കഴിയും എന്ന്. റബ്ബർ മോഡിഫൈഡ് ബിറ്റുമിൻ എന്നാണ് അതിന്റെ പേര്. നമുക്ക് എളുപ്പത്തിനാണ് റബ്ബറൈസ്ഡ് ബിറ്റുമിൻ എന്നു പറയുന്നത്. അവർ മദ്രാസ് റിഫൈനറിയിൽകൂടി ഇതു നടത്താണമെന്ന നിർദ്ദേശം വച്ചു. അപ്പോൾ ഞാൻ പറയുകയുണ്ടായി, കേന്ദ്ര ഉപരിതല ഗതാഗതവകുപ്പുമന്ത്രി ശ്രീ. രാജേന്ദ്രനാഥ സിംഗിനെ കഴിഞ്ഞ ദിവസം ഞാൻ കണ്ടിരുന്നു, ഒന്നുകൂടി അദ്ദേഹത്തെ കണ്ട് രാജ്യത്തിലെ മുഴുവൻ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രിമാരുടേയും ഒരു യോഗം വിളിക്കാൻ അദ്ദേഹത്തോട് ഞാൻ ആവശ്യപ്പെടുന്നതാണ് എന്ന്. ഇന്ത്യയുടെ റോഡുകളെ സംബന്ധിച്ച് ഇരുപത് ശതമാനം ചെലവ് വർദ്ധിക്കുമ്പോൾ റോഡിന്റെ ലൈഫ് ഇരട്ടിയാകുമെങ്കിൽ എത്ര വലിയ സേവിംങ്സ് ആണ് വരാൻ പോകുന്നത്? ആ നിലയിൽ അത് റോഡുകളുടെ സുരക്ഷിതത്വത്തിനും റോഡ് കേടുകൂടാതെ കിടക്കുന്നതിനും സഹായമാകും. അതുപോലെ റബ്ബർ കൃഷിക്കാർക്കും അത് വളരെ അനുകൂലമായിട്ടുവരും അതുകൊണ്ട് അത്തരമൊരു ആവശ്യം കേന്ദ്ര മന്ത്രിയോട് അടുത്തുതന്നെ ആവശ്യപ്പെടുന്നതാണ്.

ശ്രീ. രാജു എബ്രഹാം : ഒന്നാം ഘട്ടമായി കേരളത്തിൽ ഏതൊക്കെ റോഡുകളാണ്, എത്ര ദൈർഘ്യം വരുന്ന റോഡുകളാണ് ഇപ്പോൾ റബ്ബറൈസ് ചെയ്യാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്?

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : കോട്ടയത്ത് ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു ഭാഗത്ത് കഴിഞ്ഞ ദിവസം ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി തന്നെ ഒരു സ്കീമിന്റെ പണിയുടെ ഉദ്ഘാടനം ആരംഭിച്ചു. ഈ സീസണിൽ എല്ലാ ഡിവിഷനിലും കുറച്ച് ദൂരമെങ്കിലും പണി ചെയ്യണമെന്നാണ് ഉദ്ദേശം. അതായത് ഏപ്രിൽ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

മാസത്തിന് മുമ്പായിട്ട് ചെയ്യണമെന്നാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. അതിന്റെ സ്കീം തയ്യാറാക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നു.

ശ്രീ. എളമരം കരീം : നമ്മുടെ റോഡുകളിൽ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.യുടെ സ്പെസിഫിക്കേഷൻ അനുസരിച്ച് ടാർ ഉപയോഗിക്കാത്തത് പലപ്പോഴും റോഡുകളുടെ ഭദ്രതയ്ക്ക് കുഴപ്പം വരുന്നു. അതിലുണ്ടാകുന്ന അഴിമതി തടയാൻ ഫലപ്രദമായ വല്ല സംവിധാനവും നിലവിലുണ്ടോ? ഇല്ലെങ്കിൽ ഗവൺമെന്റ് അതിനെക്കുറിച്ച് ഗൗരവമായി ആലോചിക്കുമോ?

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : റബ്ബറൈസ് ചെയ്താലും പറയുന്ന രീതിയിൽ ഉപയോഗിച്ചില്ലെങ്കിൽ റോഡ് കുറേക്കാലം കേടാകാതെ കിടക്കില്ല. ആവശ്യത്തിന് ടാർ ഉണ്ടാകണം. സംസ്ഥാനത്തെ ഒട്ടേറെ എസ്റ്റേറ്റുകളിലും പ്രൈവറ്റ് റോഡുകളിലുമൊക്കെ ടാറിംഗ് നടക്കുന്നുണ്ട്. അവർക്ക് ആരും ടാർ ഇഷ്യൂ ചെയ്തതായിട്ട് കാണുന്നില്ല. പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിനും തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ വകുപ്പിനും കിട്ടുന്ന ടാറിൽ നിന്നാണ് പോകുന്നത്. അത് വളരെ ഗൗരവമായിട്ട് എടുക്കുകയാണ്. ഇപ്പോൾ ബൾക്ക് ബിറ്റുമിൻ ആണ് എടുത്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ബൾക്ക് ബിറ്റുമിൻ കൊണ്ടുവന്ന് വീപ്പയിൽ പകുതി നിറയ്ക്കും; അല്ലെങ്കിൽ മുക്കാൽ നിറയ്ക്കും, മുഴുവൻ ഇറക്കാതെ കൊണ്ടുപോകുന്നുവെന്നാണ് പരാതി. അതുകൊണ്ട് ഇപ്പോൾ പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത് packed bitumen, വീപ്പ നിറച്ച് അടച്ചിട്ടുള്ള ബിറ്റുമിൻ വേണമെന്നാണ്. അത് വാങ്ങുകയാണെങ്കിൽ കൃത്യമായ എണ്ണം എടുക്കാം. അങ്ങനെ നിർദ്ദേശം കൊടുത്തിരിക്കുകയാണ്. പക്ഷെ, അവർക്ക് ലിമിറ്റേഷനുണ്ട്. മുഴുവൻ packed bitumen നൽകാനാവശ്യമായ വീപ്പകളില്ല. അതിന് അല്പം ചെലവ് കൂടിയാലും packed bitumen വാങ്ങിക്കൊണ്ട് ഇതിന് പരിഹാരം കാണാൻ ശ്രമിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. എളമരം കരീം : വേൾഡ് ബാങ്കിന്റെ എയ്ഡിനെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞു. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ ഏതെങ്കിലും റോഡുകൾ ബി.ഒ.റ്റി. സ്കീമിൽ നിർമ്മിക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ച് വല്ല ആലോചനയും നടത്തിയിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : ബി.ഒ.റ്റി. സ്കീമിനെക്കുറിച്ച് നയപരമായ ഒരു തീരുമാനമെടുത്തതിനുശേഷമാണ് മട്ടാഞ്ചേരിയിൽ 30 കോടിരൂപയുടെ പാലം പണി ആരംഭിച്ചിരിക്കുന്നത്. നമുക്ക് ഒരു പൈസപോലും മുടക്കില്ല. 13.5 കൊല്ലം ടോൾ പിരിക്കാൻ അനുവദിച്ചിരിക്കുന്നു. അതുകഴിയുമ്പോൾ തിരിച്ചു തരും. അതുപോലെ ബി.ഒ.റ്റി.യിലാണ് കുന്നമംഗലം-പാച്ചപൊയ്ക-പിന്നെ നമ്മുടെ എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേ. അതായത് കോഴിക്കോട് മുതൽ കണ്ണൂർ വരെയുള്ള ആ ഭാഗം ബി.ഒ.റ്റി.യിൽ ചെയ്യാനാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. അതുപോലെ കൊല്ലം ബൈപാസ്, ആലപ്പുഴ ബൈപാസ്, കോഴിക്കോട് അവശേഷിക്കുന്ന ബൈപാസ്-ഇത് മൂന്നും നാഷണൽ ഹൈവേയിൽ ബി.ഒ.റ്റി.യിൽ ചെയ്യാനുള്ള സ്കീം തയ്യാറാക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അങ്ങനെ ബി.ഒ.റ്റി.യിൽ എടുക്കാൻ ആളുണ്ടെങ്കിൽ പല ഭാഗങ്ങളിലും നമുക്ക് എടുക്കാൻ കഴിയും. ആ ഒരു സമീപനം ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിച്ചിരിക്കുന്നു. നയപരമായ തീരുമാനമാണത്.

ശ്രീ. പി. രാജു : റബ്ബറൈസ്ഡ് ബിറ്റുമിൻ ഉപയോഗിച്ച് ടാർ ചെയ്യുമ്പോൾ ആ ബിറ്റുമിൻ എത്ര ശതമാനം റബ്ബർ കലർത്തുന്നുണ്ടെന്ന് പരിശോധിച്ചിട്ടുണ്ടോ? ഇപ്പോഴുള്ളതിന്റെ വിലയും നേരത്തേയുള്ളതിന്റെ വിലയും തമ്മിലുള്ള വ്യത്യാസം കണക്കാക്കിയിട്ടുണ്ടോ? ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറഞ്ഞു 7 വർഷക്കാലം വരെ റബ്ബറൈസ്ഡ് ടാറിംഗ് കേടുകൂടാതെ കിടക്കു

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

മെന്ന്. ഇത് പരിശോധിച്ചത് ഏത് ഏജൻസിയാണ്? അതിന്റെ ആധികാരികത എന്താണ്?

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : ഇത് രണ്ട് മുതൽ മൂന്ന് ശതമാനമെന്നാണ്. ആവറേജ് രണ്ടര ശതമാനമാണ് റബ്ബർ ഉപയോഗിക്കുന്നത്. ഇവിടെ ആദ്യം റബ്ബറൈസ്ഡ് ടാറിംഗ് നടത്തിയത് നമ്മുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടത് തിരുവനന്തപുരത്തെ വെമ്പായത്ത് ഒരു കിലോമീറ്ററാണ്. അത് 1970-കളിലാണ്. അത് ആറേഴ് കൊല്ലക്കാലം കേടാകാതെ കിടന്നു. പിന്നെ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ പല ഭാഗത്തും അത് ചെയ്തിട്ടുണ്ട്.. ഒരു കിലോമീറ്റർ, രണ്ട് കിലോമീറ്റർ വീതം കോട്ടയം-കുമിളി റോഡിൽ രണ്ട് മൂന്ന് സ്ഥലത്തായിട്ട് 5 കിലോമീറ്റർ റോഡ് അങ്ങനെ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അത് ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർക്ക് അറിയാം. ആ റോഡിന്റെ അപ്പുറവും ഇപ്പുറവുമൊക്കെ പോയെങ്കിലും ആ റോഡ് വളരെ ക്ലിയറായിട്ട് കിടക്കുകയാണ്. പരീക്ഷണാർത്ഥം പല സ്ഥലത്തും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. പക്ഷേ, റോഡ് ചെയ്യുമ്പോൾ ഒരുകാര്യം നോക്കണം. റോഡിന്റെ സബ് ഗ്രേഡ് നന്നായിരിക്കണം. പ്രതലം നന്നാകാതെ റബ്ബറൈസ് ചെയ്താലും താങ്ങുകയില്ല. അതുകൊണ്ട് പ്രതലം നന്നായി മെറ്റലിംഗ് നടത്തി ഉറപ്പിച്ചതിനുശേഷം ടാറിംഗ് നടത്തിയാൽ ഇരട്ടി ലൈഫ് ഉണ്ടാകും. ഇത് ഇവിടെ മാത്രമല്ല, ലോകത്തിന്റെ പല ഭാഗത്തും പരീക്ഷിച്ചിട്ടുണ്ട്. ആ പരീക്ഷണത്തിൽ നിന്നൊക്കെ തെളിഞ്ഞിരിക്കുന്നത് റോഡിന്റെ ലൈഫ് ഇരട്ടിയാകുമെന്നാണ്. ടോട്ടൽ കോസ്റ്റിന്റെ 20 ശതമാനം കോസ്റ്റ് കൂടുതലാകും.

ശ്രീ. പി. രാജു : റബ്ബറൈസ്ഡ് ബിറ്റുമിനായാലും ഓർഡിനറി ബിറ്റുമിനായാലും ഇന്ന് അത് ലഭ്യമാക്കാനുള്ള പ്രശ്നങ്ങൾ ഗുരുതരമായി വന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. നേരത്തേ വെറും ബുക്ക് അഡ്ജസ്റ്റ്മെന്റ് ആയിരുന്നു. ടാർ വാങ്ങിക്കഴിഞ്ഞാൽ അത് പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി.ക്ക് സർക്കാരിന്റെ ടാക്സിൽ അഡ്ജസ്റ്റ് ചെയ്ത് വാങ്ങലായിരുന്നു പതിവ്. 1996 മുതൽ അതിന് മാറ്റം വന്നുവെന്നാണ് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നത്. അതിന്റെ ഫലമായി പ്രതിവർഷം 50 കോടിരൂപ ബിറ്റുമിൻ വാങ്ങുന്നതിനുവേണ്ടി മാത്രം പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. കമ്പനികൾക്ക് കൊടുക്കുന്നുവെന്നാണ് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ട് സംഭവിക്കുന്നത് പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. ക്കുവേണ്ടി മാറ്റിവച്ച നൂറിപ്പത്തോ നൂറ്റിഇരുപതോ കോടിരൂപയിൽ 50 കോടിരൂപ ഇപ്പോൾ ബിറ്റുമിനുവേണ്ടി ചെലവഴിക്കുകയാണ്. അപ്പോൾ പുതിയ റോഡ് എടുക്കാനുള്ള സാദ്ധ്യത കുറയുന്നു. അതുകൊണ്ട് ഈ 50 കോടിരൂപ ബിറ്റുമിനുവേണ്ടി പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. അഡ്ജസ്റ്റ് ചെയ്ത് എടുക്കുന്ന പഴയരീതിപോലെ സർക്കാർ അഡ്ജസ്റ്റ് ചെയ്യുന്ന സാഹചര്യം കണക്കിലെടുത്ത് പുതിയതായി അഡ്ജസ്റ്റ് ചെയ്യുന്ന ഈ 50 കോടിരൂപ സർക്കാരിൽ നിന്ന് ലഭ്യമാക്കാനാവശ്യമായ നടപടി എന്തെങ്കിലും പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : അക്കാര്യം ഞാൻ ഇന്നലെ ഇവിടെ പറഞ്ഞു. 1996 മുതലാണ് ഈ മാറ്റം വന്നത്. അതായത് പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. ബഡ്ജറ്റിന് വെളിയിൽ നിന്നായിരുന്നു ടാറിന് കിട്ടിയിരുന്നത്. കാരണം, ആ വർഷമല്ല, പിറ്റേ വർഷമാണ് അഡ്ജസ്റ്റ്മെന്റ് നടത്തുന്നത്. പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനമായതുകൊണ്ട് ഗവൺമെന്റ് ഓഫ് ഇൻഡ്യയിൽ നിന്ന് നമുക്ക് കിട്ടാനുള്ള ഗ്രാന്റിൽ കുറവ് വരുത്തും. അപ്പോൾ പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. ബഡ്ജറ്റിന്റെ പ്രൊവിഷൻ ഓവർ ആന്റ് എബൗ ആയിട്ട് കിട്ടിക്കൊണ്ടിരുന്നു. അതുകൊണ്ട് കഴിഞ്ഞ മൂന്നുകൊല്ലംകൊണ്ട് ഏതാണ്ട് 150 കോടിരൂപ പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. യുടെ ബഡ്ജറ്റിൽ ഈ ഒറ്റയിനത്തിൽ കുറവ് വന്നു. ഇക്കാര്യം നമ്മൾ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. കാരണം, നിലവിലുള്ള സംവിധാനം തുടരുകയെന്നുള്ളതാണ് അതിന്റെ പ്രിൻസിപ്പിൾ. 40 ശതമാനം പ്ലാൻ ബഡ്ജറ്റ് തദ്ദേശസ്ഥാപ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

നങ്ങൾക്ക് പോയി. പിന്നെയുള്ള തുക നിലനില്ക്കണമെങ്കിൽ ഈ 50 കോടി രൂപയുംകൂടി അധികമായി വരേണ്ടതാണ്. കുടിശ്ശിക കിട്ടാനുള്ള ഒരു കാരണം അതാണ്. 150 കോടിരൂപ യഥാർത്ഥത്തിൽ കുറവ് വന്നിട്ടുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ഇവിടെ ഉന്നയിച്ച കാര്യം വളരെ പ്രസക്തമുള്ളതാണ്.

ശ്രീ. എൻ. അനിരുദ്ധൻ : റബ്ബറൈസ്ഡ് ബിറ്റുമിൻ ഏത് അനുപാതത്തിലാണ് മിക്സ് ചെയ്ത് മെറ്റീരിയൽസ് ഉണ്ടാക്കുന്നതെന്ന് പറയുമോ? റബ്ബർ ഉപയോഗിക്കുന്നതുകൊണ്ട് ഓപ്പൺ മാർക്കറ്റിൽ കേരളത്തിലെ റബ്ബർ കൃഷിക്കാരിൽ നിന്ന് എന്തുമാത്രം റബ്ബർ പ്രതിവർഷം ഇതിന്റെ ആവശ്യത്തിലേക്ക് വാങ്ങാൻ കഴിയുമെന്ന് കണക്കാക്കിയിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : 2.5 മുതൽ 3 ശതമാനമെന്ന് കൂട്ടിയാലും- അതായത് ആകെയുള്ള ടാറിന്റെ 3 ശതമാനമേ റബ്ബർ വരുന്നുള്ളൂ. ഇതിന് ഉപയോഗിക്കുന്ന റബ്ബറിനെ ക്രൈ റബ്ബർ കണ്ടെന്റ് എന്നാണ് പറയുന്നത്. ഒരു വക്ഷം ടൺ ടാർ ഉൽപാദിപ്പിക്കാൻ മൂവായിരം ടണ്ണോ വേണ്ടിവരും. അതുകൊണ്ട് ഇവിടെ കാര്യമായ ഒരു കാണ്ടിറ്റി ഇല്ല. റബ്ബറൈസ്ഡ് ബിറ്റുമിൻ ഉപയോഗിക്കണമെന്ന് സർവീസ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് എല്ലാ സംസ്ഥാനങ്ങൾക്കും എഴുതി. ഇത് പോക വ്യാപകമായി അംഗീകരിച്ച കാര്യമാണ്. ശ്രീ. ഗെഗ്ഡേ. മന്ത്രിയായിരുന്നപ്പോൾ എല്ലാ സംസ്ഥാനങ്ങൾക്കും എഴുതുകയുണ്ടായി. അതുകൊണ്ട് അത്തരത്തിലുള്ള നയപരമായ ഒരു തീരുമാനം കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് എടുക്കുകയാണെങ്കിൽ അത് മുപ്പതിനായിരം, നാൽപതിനായിരം ടൺ റബ്ബർ കേരളത്തിൽ നിന്ന് മാറും. അത് കേരളത്തിലെ കൃഷിക്കാരെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം വലിയ നേട്ടമായിരിക്കും. മിച്ചമുള്ള റബ്ബർ ഈ രീതിയിൽ മാറ്റിക്കിട്ടുകയും ഇൻഡ്യയിലെ റോഡുകൾ മെച്ചപ്പെടുത്താൻ സഹായകരമാവുകയും ചെയ്യും.

ശ്രീ. എൻ. അനിരുദ്ധൻ : അങ്ങ് തന്നെ പറയുകയുണ്ടായി നിയമാനുസൃതം ടാർ വഭ്യമല്ലാത്ത ഏജൻസികൾ എസ്റ്റേറ്റുകളിലും മറ്റും ടാറിംഗ് നടത്തുന്നതായി മനസ്സിലാകുന്നുണ്ടെന്ന്. അങ്ങനെയുള്ള സംഭവത്തെക്കുറിച്ച് അന്വേഷിക്കാനോ നടപടിയെടുക്കാനോ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാണോ?

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : അഴിമതിക്കുള്ള പഴുതുകൾ അടയ്ക്കുകയെന്നുള്ളതാണ് പ്രധാന ലക്ഷ്യം. packed bitumen ആയാൽ ഇത് നടക്കുകയില്ല. കൃത്യമായി വീപ്പയുടെ എണ്ണം നോക്കാം. അതുകൊണ്ട് ബൾക്ക് ബിറ്റുമിൻ വേണ്ടെന്ന് റിഫൈനറിയെ അറിയിക്കാൻ പോവുകയാണ്. ഇത് സ്വീകരിച്ച് കണക്ക് സൂക്ഷിക്കുന്നവരിൽ അവിടെയുമിവിടെയും ചെക്കിംഗ് നടത്തിയപ്പോൾ അപാകതയുണ്ടെന്ന് മനസ്സിലായതിനെത്തുടർന്ന് ഒന്നുരണ്ട് പേരെ സസ്പെന്റ് ചെയ്തു. അതിനുശേഷം വളരെ മാറ്റമുണ്ട്.

ശ്രീ. ആര്യാടൻ മുഹമ്മദ് : മട്ടാഞ്ചേരി പാലത്തിന്റെ പണി ബി.ഒ.ടി.യെ ഏൽപിച്ചുകൊടുത്തതായി പറഞ്ഞു. എന്തായാലും ഇതൊരു നല്ല തുടക്കമാണ്. ഇക്കാര്യത്തിൽ ഞാൻ അങ്ങയെ അഭിനന്ദിക്കുകയാണ്. ഇതിനെ എതിർത്തിരുന്ന ആളുകളെക്കൂടി ഈ നിലയിൽ കൊണ്ടുവരാൻ കഴിഞ്ഞ അങ്ങയുടെ കഴിവിനെ ഞാൻ അഭിനന്ദിക്കുന്നു. മട്ടാഞ്ചേരി പാലംപോലെ തന്നെ നമ്മുടെ വില്ലേജ് റോഡുകളുണ്ട്, ഡിസ്ട്രിക്റ്റ് റോഡുകളുമുണ്ട്. അത്തരം റോഡുകളുടെയും പാലങ്ങളുടെയും പണികൾ ഈ ബി.ഒ.ടി. സ്കീമിൽ നൽകുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ഗവൺമെന്റ് ആലോചിക്കുമോ?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly.

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : ബി.ഒ.ടി. സ്ക്കീമിനെപ്പറ്റി അഖിലേൻഡ്യാടി സ്ഥാനത്തിൽ പഠനം നടത്തി. പല സ്ഥലത്തും പോയി, ബാഗ്ലൂരിൽ പോയി, മഹാരാഷ്ട്രയിൽ പോയി. ബി.ഒ.ടി.ക്ക് വലിയ ചെലവുള്ള നിലക്ക് സ്റ്റേറ്റിലെ പാലങ്ങൾക്ക് ടോൾ പിരിക്കുക എന്നുള്ളതിൽ കുഴപ്പമില്ല; അത് ചെറിയ ഗ്രാമീണറോഡുകളിലും മറ്റും ടോൾ പിരിവ് നടക്കുകയില്ല. മട്ടാഞ്ചേരി പാലം പണിതുകഴിഞ്ഞാൽ ആ പാലത്തിൽക്കൂടി കടന്നുപോകുന്ന വാഹനങ്ങൾക്ക് നല്ലതുപോലെ ടോൾ പിരിക്കാൻ കഴിയുമെന്ന് അവർക്ക് ബോദ്ധ്യമുള്ളതുകൊണ്ടാണ് അവർ അവിടേയ്ക്ക് വന്നത്. അവർക്ക് അവിടെ നല്ലനിലയിൽ ടോൾ കിട്ടുമെന്ന് അറിഞ്ഞുകൊണ്ടുതന്നെയാണ് അവർ വന്നത്. അതേക്കുറിച്ച് ഒരു പഠനവും അവർ നടത്തിയിരുന്നു. ഇപ്പോൾ ബോംബേ-പൂനാ റോഡ് ബി.ഒ.ടി.യെ കൊണ്ടുനടത്തിക്കാൻ എല്ലാ പരിശ്രമവും നടത്തി. പക്ഷേ ആളുണ്ടായില്ല ആ പണി ഏറ്റെടുക്കാൻ. അവസാനമായി അവരിപ്പോൾ ആ പണി അവിടത്തെ റോഡ്സ് ഡെവലപ്പ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷനുണ്ടാക്കി അവരെക്കൊണ്ട് നടത്തിക്കുകയാണ്. അതിന് അവർക്ക് അവരുടെ സ്ക്കീമുണ്ടാകും. മറ്റുപല ഏജൻസികളും മുന്നോട്ടുവരുന്നില്ല. ഇപ്പോൾ നാഷണൽ ഹൈവേയിൽ രണ്ടുമൂന്ന് പാലങ്ങൾ അതുപോലെ ചില സെക്ടറുകളിൽ റോഡുകൾ ചുരുക്കമായി അവയുടെ പണികൾ ബി.ഒ.ടി. യിൽ പെടുത്തി ഇൻഡ്യയിൽ നടന്നിട്ടുണ്ട്. കേരളത്തിൽ അതിന്റെ ഒന്നാംതരം പരീക്ഷണം ഇപ്പോൾ കുന്ദമംഗലം-പാച്ചപ്പൊയ്ക റോഡ് പണിയാണ്; അത് ഒരു കിലോമീറ്ററിന് 6 കോടിരൂപയുടെ ചെലവാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. അത് പണിതുവരുമ്പോൾ അതിന്റെ കോസ്റ്റ് ആറോ എട്ടോ കോടിയാകും. അപ്പോൾ ഒരുകിലോമീറ്ററിന് എട്ടു കോടി രൂപ മുടക്കിയിട്ട് അത് പിരിച്ചെടുക്കാൻ അത് ടോൾ കൊണ്ടുമാത്രം ആകുമോയെന്നും അതിന്റെ വേറെ ചില കാര്യങ്ങളൊക്കെ ആലോചിക്കുന്നുണ്ട്. അതിനുള്ള ഒരു മാർഗ്ഗം ഇപ്പോൾ നമ്മുടെ ഏറ്റവും വലിയ ടൂറിസ്റ്റ് കേന്ദ്രമായ കുമരകത്തേക്ക് കോട്ടയത്തുനിന്നുള്ള റോഡ് വളരെ മോശമാണ്. 300 അടി വീതിയിൽ അവിടെ സ്ഥലമെടുത്തിട്ട് 150 അടി റോഡിന് ഉപയോഗിക്കും ബാക്കി 150 അടി ഇന്നലെ പറഞ്ഞതുപോലെ സർവ്വീസിനുവേണ്ടി ഉപയോഗിക്കും. അവിടെ കെട്ടിടം ആവശ്യമാണ്. അവിടെ പാടം ഇഷ്ടംപോലെ കിട്ടും.

ശ്രീ. ടി.എം. ജേക്കബ് : പാടം ഇഷ്ടംപോലെ കിട്ടുമായിരിക്കും. പക്ഷേ അതിനുള്ള വഴി എവിടെ കിട്ടും? അവിടെ മറ്റ് സ്ഥലമില്ലാത്ത അവസ്ഥയുണ്ട്. അങ്ങേയ്ക്ക് പാട്ടം കിട്ടുമെന്ന് വെറുതേ പറയാമെന്നേയുള്ളൂ.

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : കൊടിമലയിൽനിന്നും പാടംവഴി അങ്ങോട്ടു പോയാൽ നല്ല ഫ്രീ ആയിട്ട് സ്ഥലംകിടക്കുകയല്ലേ?

ശ്രീ. ആര്യാടൻ മുഹമ്മദ് : അങ്ങ് പാടം കിട്ടുമെന്ന് പറയുന്നു, പക്ഷേ പാടം നികത്തുന്നതിന് എതിരേ കേസ് എടുക്കാമല്ലോ, പാടം നികത്തുന്നത് കുറ്റമായിരിക്കുന്ന അവസ്ഥയിൽ പാടം നികത്തി റോഡിനുള്ള സ്ഥലമുണ്ടാക്കാമെന്ന് കരുതിയാൽ അത് ശരിയാകില്ല.

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : പാടം നികത്തുന്നത് കുറ്റകരമായിരിക്കാം. പക്ഷേ റോഡുണ്ടാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി കുറച്ച് പാടം നികത്തുന്നതുകൊണ്ട് ദോഷമുണ്ടെന്ന് തോന്നുന്നില്ല. പാടം നികത്തുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ചോദിച്ചതുകൊണ്ട് പറയുകയാണ്. ആലപ്പുഴ-ചങ്ങനാശ്ശേരി റോഡ് എങ്ങിനെയാണ് ഉണ്ടാക്കിയത്? ആലപ്പുഴ-ചങ്ങനാശ്ശേരി റോഡ് പുതുതായി തീർത്തതുപോലെ കോട്ടയത്തുനിന്നും കുമരകത്തേയ്ക്കുള്ള റോഡ് തീർത്താൽ അതിനുവേണ്ടി

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഒരു പൈസപോലും ഗവൺമെന്റിന് മുടക്കാതെ ആ റോഡിന്റെ പണി നടത്തിക്കാൻ കഴിയും. അതുകൊണ്ട് ഒരു പൈസപോലും ഗവൺമെന്റ് മുടക്കാതെ ആ സ്ക്കീം ഫൈനലൈസ് ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഒരൊറ്റ പൈസ പോലും ഗവൺമെന്റ് മുടക്കാതെ ഏകദേശം 150 അടി വീതിയിൽ എട്ടോ പത്തോ സെന്റ് സ്ഥലം വീതം ലേലം ചെയ്തുകൊടുക്കുക, അവിടെ വീട് വയ്ക്കാം, രണ്ടുവശത്തും കനാൽ ഉണ്ടാവും ആ കനാലിൽക്കൂടി ബോട്ടിൽ പോകാം; പത്തുമിനിറ്റുകൊണ്ട് കുമരകത്ത് എത്താം. ഇപ്പോൾ അവിടേക്ക് എത്തുന്നതിന് മുക്കാൽമണിക്കൂറാണ് എടുക്കുന്നത്. ആ റോഡ് ഒരു പൈസ പോലും ഗവൺമെന്റ് മുടക്കാതെ ആ സ്ഥലം ലേലം ചെയ്തുകൊടുത്താൽ പേയിംഗ് ഗസ്റ്റിനെ താമസിപ്പിക്കാനുള്ള വീടുകൾ അവിടെ ഉണ്ടാക്കി നല്ല വരുമാനമുണ്ടാക്കാൻ കഴിയുന്നതാണ്. കുമരകത്ത് 3500, 4500 രൂപവരെ കൊടുത്താണ് ഒരു മുറി വാടകയ്ക്ക് എടുക്കുന്നത്. കഴിഞ്ഞ ദിവസം അവിടെ രണ്ട് മുറി കിട്ടാൻവേണ്ടി പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി.ക്കാർ നോക്കിയിട്ട് യാതൊരു രക്ഷയുമില്ല. അവിടെയുള്ള ഒരൊറ്റ ഹോട്ടലിൽപ്പോലും സ്ഥലമില്ലായിരുന്നു. അവസാനം ടാജ് ഹോട്ടലുകാർ അവിടെ ബുക്ക് ചെയ്തിരുന്നത് ക്യാൻസൽ ചെയ്തിട്ട് വേറെ സ്ഥലത്തുപോയി മുറിയെടുക്കുകയാണ് ചെയ്തത്. അവർക്ക് അവിടെ മുറി കിട്ടാത്തതുകൊണ്ട് വേറെ സ്ഥലത്താണ് അവർ മുറി എടുത്തത്. അവിടെയുള്ള ഹോട്ടലുകളിലെ മുറികളൊക്കെ അടുത്ത ഒരുവർഷത്തേക്ക് അഡ്വാൻസ്ഡ് ആയിട്ട് ബുക്ക് ചെയ്യപ്പെട്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇൻഡ്യയിലെ തന്നെ ഏറ്റവും ശ്രദ്ധേയമായ ഒരു ടൂറിസ്റ്റ് കേന്ദ്രമായി കുമരകം മാറിയിരിക്കുകയാണ്. അങ്ങോട്ടുള്ള ഈ റോഡ് തീർത്താൽ അവിടേയ്ക്കുള്ള യാത്ര കൂടുതൽ എളുപ്പമാകും. അതിന് അവിടെ പത്തു സെന്റ് വച്ച് കൊടുത്താൽ, ഓരോരുത്തർക്കും ഒരു ദിവസം അവർക്ക് അവിടെ രണ്ടുമുറികളുണ്ടെങ്കിൽ അവർക്ക് ദിനംപ്രതി അയ്യായിരംരൂപ വരെ വാടകയിനത്തിൽ കിട്ടും. ആ സ്ഥലം ലേലം ചെയ്ത് മുഴുവൻ പൈസയും ഈടാക്കാമെന്ന് പറഞ്ഞുകൊണ്ട് വന്നിരിക്കുകയാണ്. ഇത്തരം ബി.ഒ.ടി. യുമുണ്ട്. ബി.ഒ.ടി. എന്നുപറഞ്ഞാൽ സെൽഫ് ഫൈനാൻസിംഗ് ആയിട്ട് ആ സ്ക്കീമിന് മുഴുവനാവശ്യമായിട്ടുള്ള പൈസ നമ്മുടെ സ്ഥലം കൂടുതൽ എടുക്കുന്നു. ആ സ്ഥലം മറ്റാവശ്യങ്ങൾക്ക് കൊടുത്തുകൊണ്ട് ഇത്തരം കുറേ റോഡുകൾ പുതുതായി ബൈപ്പാസ്സുകൾ വരെ നമുക്ക് അങ്ങനെ നിർമ്മിക്കാം. ചില പ്രോജക്ട് റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കാം. ഈ സ്ക്കീം കേരളത്തിൽ നടപ്പാക്കാൻ പോവുകയാണ്. ആദ്യമായി കോട്ടയത്തു നിന്ന് കുമരകത്തേക്കുള്ള ഒരു വർക്ക് ആ കണ്ടീഷനിൽ എടുത്തുനോക്കുകയാണ് ചെയ്യുന്നത്.

ശ്രീ. വർഗ്ഗീസ് വൈദ്യർ : ഇവിടെ ആയിരത്തിൽ ചില്വാനം കിലോമീറ്റർ റോഡിന്റെ കാര്യത്തെക്കുറിച്ച് അങ്ങ് പറഞ്ഞു. അക്കൂട്ടത്തിൽ പെടുന്ന റോഡാണ് കോഴിക്കോട്-ബാംഗ്ലൂർ റോഡ്. അത് ടാറിംഗ് നടത്തിയാൽ ദക്ഷിണ സംസ്ഥാനങ്ങൾക്കാകെ നല്ല ബിസിനസ്സ് നേട്ടം ഉണ്ടാവുമെന്നുള്ളതുകൊണ്ട് അതേക്കുറിച്ച് ഗവൺമെന്റ് ആലോചിക്കുമോ?

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : അതിന് ഫെബ്രുവരിമാസത്തിൽ അവസാനത്തോടെ അതിന്റെ പണി നടത്തിയിട്ട്--ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു സെക്ടറാണ്- ആ റോഡിന്റെയും കുറേ ഭാഗങ്ങൾ അതിലുണ്ടാവുമെന്നാണ് എന്റെ പ്രതീക്ഷ. അതിന്റെ അവസാനറിപ്പോർട്ട് കിട്ടിയിട്ടില്ല.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly